



10-07-05

Ifw

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

Application No. : 10/628,536  
Applicant : MARTIN F. WIMMER  
Filed : JULY 28, 2003  
TC/A.U. : 3611  
Invention : FRONT WHEEL SUSPENSION SYSTEM FOR  
VEHICLES HAVING A SINGLE FRONT WHEEL  
Examiner : ANNE MARIE M BOEHLER  
Confirmation No. : 2130  
Docket No. : 17005-1  
Customer No. : 23486

Commissioner for Patents  
P.O. Box 1450  
Alexandria, VA 22313-1450

**TRANSMITTAL OF PRIORITY DOCUMENTS IN SUPPORT OF CLAIM  
FOR FOREIGN PRIORITY**

Sir:

In accordance with 37 CFR 1.55(a), Applicant hereby files certified copies of the following German patents:

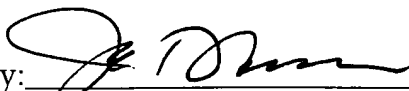
Country::	Application Number::	Filing Date::	Priority Claimed::
Germany	202 11656.5	07/29/2002	Yes
Germany	202 11655.7	07/29/2002	Yes
Germany	202 14757.6	09/24/2002	Yes

The claim for foreign priority was made in the Application Data Sheet that accompanied the original application as filed on July 28, 2003. A copy of the Application Data Sheet is attached.



Respectfully submitted,

MARTIN F. WIMMER

By: 

James C. Nemmers  
Attorney for Applicants

James C. Nemmers  
Shuttleworth & Ingersoll, PLC  
115 3<sup>rd</sup> Street SE, Suite 500  
P.O. Box 2107  
Cedar Rapids, IA 52406  
Phone: (319) 365-9461  
Fax: (319) 365-8443  
Email: jcn@shuttleworthlaw.com  
Reg. No.: 19,143  
October 6, 2005

**"EXPRESS MAIL" MAILING LABEL**

Number: EK941166110US

Date of Deposit: October 6, 2005

I hereby certify that this Transmittal is being deposited with the United States Postal Service "Express Mail Post Office to Addressee" service under 37 CFR 1.10 on the date indicated above and is addressed to:

Commissioner for Patents, P.O. Box 1450, Alexandria, VA 22313-1450



JAMES C. NEMMERS

# BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND



Corresponding U.S.  
App No.

10/628,536

## Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Gebrauchsmusteranmeldung

Aktenzeichen: 202 14 757.6

Anmeldetag: 24. September 2002

Anmelder/Inhaber: Martin W i m m e r , 81827 München/DE

Bezeichnung: Rahmen für Fahr- und Motorräder

IPC: B 62 K 19/32

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Gebrauchsmusteranmeldung.

München, den 23. September 2005  
Deutsches Patent- und Markenamt  
Der Präsident  
Im Auftrag

  
Brosig

CERTIFIED COPY OF  
PRIORITY DOCUMENT

AVAILABLE COPY

W 1040

**Beschreibung**

Rahmen für Fahr- und Motorräder, der eine Veränderung des Lenkwinkels durch Verschiebung der Klemmverbindungen von Gabelbrücken auf einer Gabel zulässt, deren Lenkpunkte an zumindest einer Stelle variabel mit einer Schwinge über einen Rahmen verbunden sind.

Bei der Konstruktion des vorliegenden Rahmens handelt es sich um eine Ausführung eines im Lenkkopfwinkel verstellbaren Rahmens, bei dem die Verstellung und sehr schnell durch einfache Verschiebung einer Klemmverbindung einer Gabelbrücke erzielt werden kann.

Bei den bisher bekannten Rahmen für Fahrräder und Motorräder die eine Lenkwinkeländerung zulassen erfolgt diese Änderung meist durch Auswechseln von Einsätzen mit unterschiedlichen Lagerungspunkten einer starren Verbindung der beiden, den Lenkwinkel bestimmenden, Lagerungspunkte im Rahmen. Dadurch ergibt sich durch notwendige Montagearbeiten ein hoher Zeitaufwand.

Die nunmehr vorliegende Konstruktion eines Rahmens ermöglicht es in kürzester Zeit eine Lenkwinkeländerung vornehmen zu können. Durch die bewegliche Anordnung zumindest eines der Lenkpunkte 3 oder 4 über eine Schwinge 1 am Rahmen 2 wird durch die Längsverschiebung einer Gabelbrücke 5 mit Klemmverbindung an einer Gabel oder Telegabel 6 unterschiedlicher Ausführung die Lenkwinkeländerung erzielt.

In einer allgemeinen Ausführung gemäß dem Anspruch 1 wird ein Lagerungspunkt 3 oder 4 der Lenkachse beweglich gelagert.

In einer weiteren Ausführung gemäß dem Anspruch 2 werden beide Lagerungspunkte 3 und 4 der Lenkachse über zwei Schwingen 1 und 7 (Zeichnung 2) beweglich gelagert.

In den Ausführungen der Ansprüche 3 und 4 wird die Lenkwinkeländerung durch Verschiebung der Klemmverbindungen einer Gabelbrücke bei einer Upside-Down Teleskopgabel beschrieben.

In den Ausführungen der Ansprüche 5 und 6 wird die Lenkwinkeländerung durch Verschiebung der Klemmverbindungen einer Gabelbrücke bei einer starren Gabel beschrieben.

In den Ausführungen der Ansprüche 7 und 8 wird die Lenkwinkeländerung durch Verschiebung der Klemmverbindungen einer Gabelbrücke bei einer dreiteiligen Teleskopgabel beschrieben.

Die vorgeschlagene Konstruktion eines Rahmens für Fahrräder oder Motorräder ermöglicht die schnelle, unterschiedliche Abstimmung des Lenkkopfwinkels in Abhängigkeit der Fahrsituationen.

## Schutzansprüche

1. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder,

dadurch gekennzeichnet,

dass die den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte nicht starr, sondern zumindest mit einem in der Position der Lenkachse veränderlichem Lagerungspunkt verbunden sind, der sich durch eine Schwinge am Rahmen abstützt.

2. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder gemäß dem Anspruch 1,

dadurch gekennzeichnet,

dass beide den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte nicht starr, sondern mit zwei in der Position der Lenkachse veränderlichen Lagerungspunkten verbunden sind, die sich durch zwei Schwingen am Rahmen abstützen.

3. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder gemäß den Ansprüchen 1.-2.,

dadurch gekennzeichnet,

dass die beiden den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte über Gabelbrücken mit einer Upside-down Telegabel verbunden sind und die Lenkwinkeländerung durch einfache Längsverschiebung auf der Telegabelachse der Klemmverbindungen des oberen Lagerungspunktes der Lenkachse des Rahmens zustande kommt.

4. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder gemäß den Ansprüchen 1.-2.,

dadurch gekennzeichnet,

dass die beiden den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte über Gabelbrücken mit einer Upside-down Telegabel verbunden sind und die Lenkwinkeländerung durch einfache Längsverschiebung auf der Telegabelachse der Klemmverbindungen des unteren Lagerungspunktes der Lenkachse des Rahmens zustande kommt

5. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder gemäß den Ansprüchen 1.-2.,

dadurch gekennzeichnet,

dass die beiden den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte über Gabelbrücken mit

24.09.02

W 1040

einer starren Gabel verbunden sind und die Lenkwinkeländerung durch einfache Längsverschiebung auf der Gabelachse der Klemmverbindungen des oberen Lagerungspunktes der Lenkachse des Rahmens zustande kommt.

6. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder gemäß den Ansprüchen 1.-2.,

dadurch gekennzeichnet,

dass die beiden den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte über Gabelbrücken mit einer starren Gabel verbunden sind und die Lenkwinkeländerung durch einfache Längsverschiebung auf der Gabelachse der Klemmverbindungen des unteren Lagerungspunktes der Lenkachse des Rahmens zustande kommt

7. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder gemäß den Ansprüchen 1.-2.,

dadurch gekennzeichnet,

dass die beiden den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte über Gabelbrücken mit einer dreiteiligen Teleskopgabel verbunden sind und die Lenkwinkeländerung durch einfache Längsverschiebung auf der oberen Teleskopgabelachse der Klemmverbindungen des oberen Lagerungspunktes der Lenkachse des Rahmens zustande kommt.

8. Rahmen mit einstellbarem Lenkkopfwinkel für Fahr- und Motorräder gemäß den Ansprüchen 1.-2.,

dadurch gekennzeichnet,

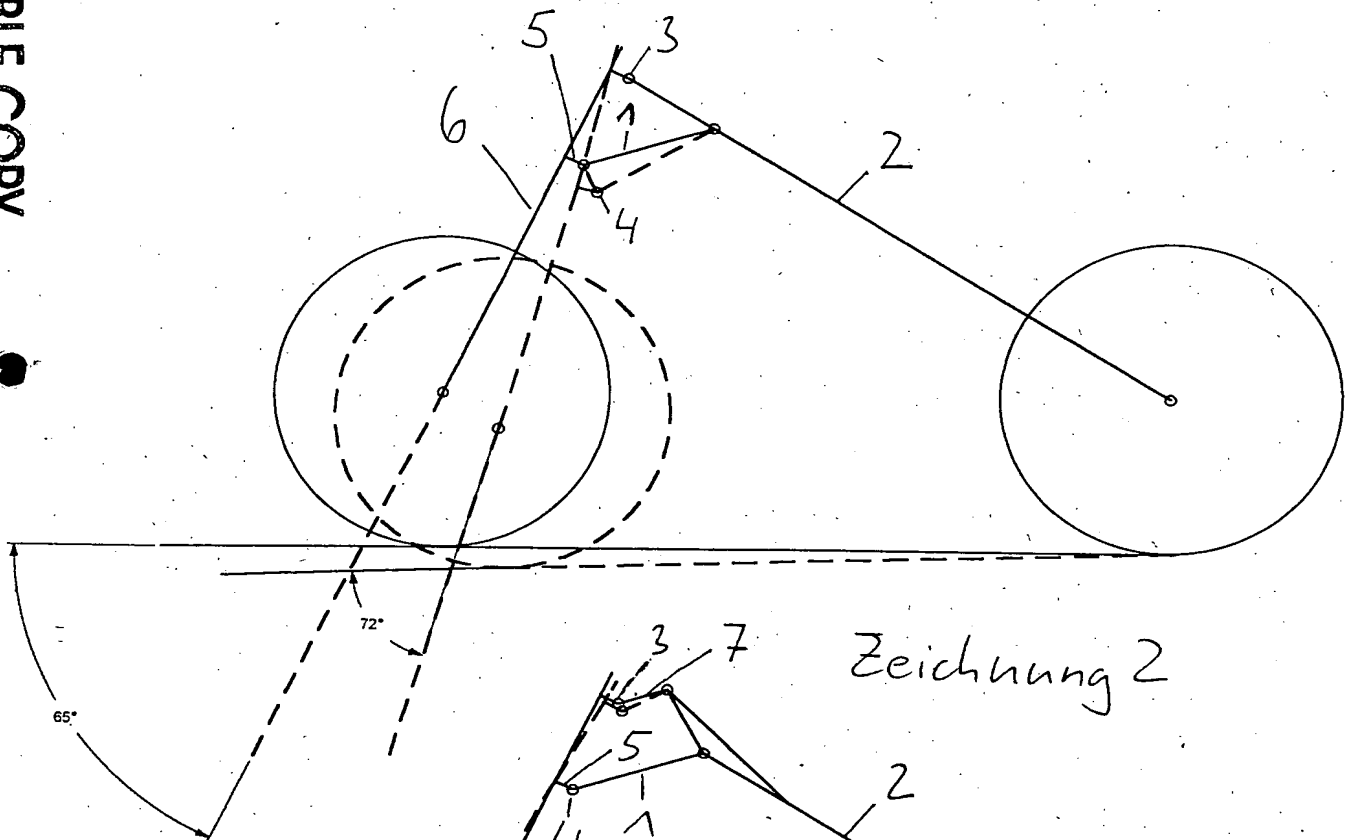
dass die beiden den Lenkkopfwinkel bestimmenden Lagerungspunkte über Gabelbrücken mit einer dreiteiligen Teleskopgabel verbunden sind und die Lenkwinkeländerung durch einfache Längsverschiebung auf der Teleskopgabelachse der Klemmverbindungen des unteren Lagerungspunktes der Lenkachse des Rahmens zustande kommt

24.09.02

W 1040

BEST AVAILABLE COPY

Zeichnung 1



Zeichnung 2

